



Indagine conoscitiva concernente l'ordinanza sulla riduzione delle emissioni di CO₂ delle automobili

Commenti all'avamprogetto

1 Situazione iniziale

Il 19 dicembre 2008 il Consiglio federale ha deciso di presentare la mozione 07.3004 della CAPTE-N («Emissioni delle autovetture nuove immatricolate in Svizzera») come controprogetto indiretto all'iniziativa popolare «Per veicoli a misura d'uomo» («Iniziativa contro i fuoristrada»). Nella votazione finale del 18 marzo 2011 il Consiglio nazionale e il Consiglio degli Stati hanno approvato la relativa revisione parziale della legge sul CO₂, mentre nella votazione finale del 17 giugno 2011 ambedue le Camere hanno consigliato di respingere l'iniziativa popolare. Il 23 giugno 2011 gli autori dell'iniziativa hanno ritirato l'iniziativa popolare tramite dichiarazione di ritiro condizionato. Il termine di referendum è iniziato a decorrere il 5 luglio 2011 con la pubblicazione della revisione della legge sul CO₂ nel Foglio federale e scade il 13 ottobre 2011. Si presume che la revisione della legge sul CO₂ e la presente ordinanza esecutiva entreranno in vigore il 1° maggio 2012, in modo che ne possa essere garantita l'esecuzione a partire dal 1° luglio 2012.

2 Procedura

Nell'elaborare l'ordinanza sulla riduzione delle emissioni di CO₂ delle automobili l'Ufficio federale dell'energia (UFE) si è servito della consulenza di esperti provenienti da altri Uffici federali (Ufficio federale delle strade USTRA, Ufficio federale dell'ambiente UFAM, Amministrazione federale delle finanze AFF, Segreteria di Stato dell'economia SECO) e da importanti gruppi d'interesse (Automobile Club Svizzero ACS, Unione professionale svizzera dell'automobile AGVS, Associazione dei servizi della circolazione asa, Associazione degli importatori svizzeri di automobili auto-schweiz, Conferenza dei direttori cantonali di giustizia e polizia CDCGP, Touring Club Svizzero TCS, Umweltallianz (Alliance-Environnement), Associazione Indipendente Commercio Automobile Svizzera VFAS). Gli esperti hanno potuto esprimere il proprio parere sulle proposte dell'UFE e presentare altre idee sia in un gruppo di lavoro interno all'Amministrazione sia in uno esterno. In un gruppo di direzione generale del progetto, costituito da rappresentanti di UFE, USTRA, UFAM e CDCGP sono state prese decisioni importanti. Tra marzo e giugno 2011 hanno avuto luogo tre riunioni del gruppo di lavoro interno all'Amministrazione, due del gruppo di lavoro esterno e tre del gruppo di direzione generale del progetto. Inoltre, altre informazioni sono state raccolte tramite contatti bilaterali con esperti all'interno e all'esterno dell'Amministrazione federale.

3 Contenuto dell'ordinanza

I principi in base ai quali ridurre le emissioni di CO₂ delle automobili sono disciplinati agli articoli 11d–11i e 13a della legge federale sulla riduzione delle emissioni di CO₂¹ modificata. La legge prevede disposizioni fondamentali sul campo di applicazione, sul valore auspicato (130 g CO₂/km nel 2015), su eventuali nuovi valori auspicati per gli anni successivi al 2015, su disposizioni concernenti obiettivi individuali, sulla possibilità di costituire raggruppamenti, sull'entità delle sanzioni in caso di mancato

¹ RS 641.71 Modifica del ...



raggiungimento degli obiettivi e sulla destinazione dei proventi delle sanzioni. La presente ordinanza contiene invece disposizioni dettagliate sull'esecuzione, sulle basi di dati utilizzate, sulla differenziazione tra gli importatori, sul calcolo degli obiettivi individuali, sulle scadenze, sulle eccezioni e sulla presentazione dei rapporti.

3.1 Oggetto dell'ordinanza

La presente ordinanza verte sulle automobili immatricolate per la prima volta in Svizzera. Fanno eccezione le automobili immatricolate all'estero più di tre mesi (alternativamente, un anno) prima della loro importazione in Svizzera. Il termine di tre mesi si spiega con la compatibilità con il diritto europeo secondo il quale le automobili immatricolate più di tre mesi prima in un Paese che non fa parte dell'UE 27 non rientrano nella regolamentazione dei 130 g/km. Un termine di un anno riduce il rischio di abusi. Visti gli odierni tempi di attesa per il rilascio di nuove vetture, tenere un'automobile all'estero per tre mesi non rappresenta necessariamente un grosso ostacolo se si vuole eludere la regolamentazione dei 130 g/km in Svizzera. Se il termine si allunga ad un anno, l'ostacolo diventa più serio. Per chiarire questa questione ambedue le varianti vengono sottoposte all'indagine conoscitiva. La data di riferimento per l'importazione in Svizzera è quella della dichiarazione doganale. In ogni caso sono escluse le vetture per scopi speciali (ad es. gli autoveicoli abitabili, le ambulanze).

3.2 Obiettivi degli importatori

Per le emissioni specifiche di CO₂ la legge prevede un valore auspicato di 130 g per ogni chilometro. Nel 2015 questo valore deve essere raggiunto in media da tutte le autovetture immatricolate per la prima volta. Le disposizioni si rivolgono agli importatori svizzeri di autovetture e ai costruttori svizzeri. Il valore auspicato viene adeguato per ciascun importatore: determinante è lo scarto tra il peso medio delle nuove autovetture immatricolate di un importatore e il peso medio svizzero dell'anno precedente. La formula per il calcolo dell'obiettivo individuale è ripresa dall'UE ed è la seguente:

$$\text{Emissioni specifiche in g di CO}_2/\text{km} = 130 + a \cdot (M_{i,t} - M_{t-2})$$

cioè:

130	Valore iniziale della retta del valore auspicato
$a = 0.0457$	coefficiente angolare della retta del valore auspicato (valore analogo a quello comunitario)
$M_{i,t}$	Peso a vuoto medio in kg delle autovetture immatricolate per la prima volta dall'importatore i nell'anno di riferimento. Per piccoli importatori, $M_{i,t}$ è il peso a vuoto della singola vettura.
M_{t-2}	Peso a vuoto medio in kg delle autovetture immatricolate per la prima volta in Svizzera due anni prima dell'anno di riferimento. Il peso viene calcolato e pubblicato dal DATEC ogni anno.

Il fattore a determina in che misura un peso a vuoto superiore alla media aumenta il valore auspicato di 130 g/km o un peso a vuoto inferiore alla media riduce il valore auspicato. È scelto in modo tale che uno scarto positivo dalla media svizzera venga preso in considerazione solo nella misura del 60 per cento ca. Per questo motivo non vale la pena appesantire le vetture o vendere solo automobili pesanti.

Per gli importatori che in un anno importano 50 o più vetture immatricolate per la prima volta («grandi importatori» al cap. 3.3) il valore auspicato viene calcolato quale valore medio per tutte le vetture immatricolate nell'anno corrispondente. Ciò significa che le vetture con emissioni che superano il valore



auspicato possono essere compensate con quelle che restano al di sotto. Gli importatori che importano e mettono in circolazione soprattutto veicoli più pesanti raggiungono un valore auspicato un poco più elevato, mentre quelli con vetture il cui peso non raggiunge la media arrivano ad un valore auspicato inferiore ai 130 g/km. In questo modo l'onere di raggiungere l'obiettivo dei 130 g/km in media è suddiviso tra tutti gli importatori.

Per gli importatori che in un anno importano meno di 50 vetture immatricolate per la prima volta («piccoli importatori» al cap.3.3) il valore auspicato viene calcolato per ogni vettura, sia per le singole importazioni sia per l'uso proprio. Non è perciò possibile una compensazione tra le emissioni delle vetture. Al fine di compensare questo svantaggio, l'ordinanza prevede che gli importatori possano riunirsi in gruppi in modo da superare il minimo di 50 vetture importate. Anche i grandi importatori possono optare per questa soluzione di riunirsi in gruppi.

Gli importatori che prima dell'inizio dell'anno di riferimento notificano all'UFE di essersi riuniti in un raggruppamento, vengono trattati come un unico importatore per il quale viene calcolato un valore auspicato medio. Per continuare a garantire gli effetti della concorrenza nel settore automobilistico ed impedire cartelli rigidi (accordi in materia di prezzi, di quantità e di ripartizione dei mercati), i membri di un raggruppamento, non collegati tra loro in un complesso, possono scambiarsi solo le informazioni seguenti: la media delle emissioni specifiche di CO₂, il valore auspicato per le emissioni specifiche di CO₂ e il numero di veicoli immatricolati.

Nell'Unione europea i costruttori e gli importatori possono chiedere obiettivi per costruttori piccoli o di nicchia. Nell'area comunitaria sono considerati piccoli i costruttori che non mettono in circolazione più di 10 000 vetture all'anno. Se il numero di vetture varia tra le 10 000 e le 300 000 sono considerati costruttori di nicchia. I primi negoziano individualmente con l'UE un valore auspicato. Per i secondi il valore auspicato è calcolato riducendo del 25 per cento la media delle emissioni specifiche di CO₂ del 2007. Nell'UE 19 costruttori hanno chiesto un obiettivo per costruttori piccoli o di nicchia (stato: luglio 2011). I valori auspicati definitivi saranno disponibili entro la fine del 2011. Agli importatori in Svizzera che vendono automobili delle marche di questi costruttori si applicano in linea di massima gli stessi obiettivi. La Svizzera non negozia separatamente con i costruttori. Gli obiettivi dei piccoli costruttori e dei costruttori di nicchia non possono tuttavia essere compensati con altri obiettivi. I grandi importatori, ma anche i raggruppamenti, prima dell'inizio di ogni anno di riferimento devono pertanto indicare all'UFE se intendono computare separatamente determinate marche secondo gli obiettivi dei piccoli costruttori e dei costruttori di nicchia.

3.3 Calcoli alternativi

Per ogni anno di riferimento l'UFE registra in un elenco tutte le vetture immatricolate per la prima volta dai grandi importatori. Alla fine dell'anno l'Ufficio calcola per ogni grande importatore o raggruppamento l'obiettivo determinante e la media delle emissioni specifiche di CO₂ delle vetture immatricolate per la prima volta. Se del caso, addebita una sanzione al grande importatore. Tale sanzione non ha alcuna componente penale; si tratta piuttosto di una tassa con obiettivo incitativo, intesa a migliorare in tempi brevi la flotta dei veicoli in modo tale che possano essere raggiunti i valori auspicati².

Se il grande importatore non è d'accordo con i calcoli, può chiedere all'UFE una decisione impugnabile.

² Con un sistema di incentivi, si vuole invogliare il singolo importatore a importare automobili con emissioni di CO₂ più basse possibili.



Al fine di provare di poter pagare la sanzione, i grandi importatori devono fornire una garanzia adeguata.

Le automobili importate dai piccoli importatori sono calcolate singolarmente prima dell'immatricolazione presso l'ufficio cantonale della circolazione. A tal fine l'importatore deve inoltrare all'USTRA le necessarie informazioni relative al veicolo. L'USTRA calcola il valore auspicato e fissa un'eventuale sanzione. Se il veicolo si situa al di sotto del valore auspicato o se viene pagata una sanzione, l'USTRA emette un certificato. Solo presentando questo certificato è possibile l'immatricolazione presso l'ufficio cantonale della circolazione.

3.4 Basi di dati

Le emissioni determinanti di CO₂ per le automobili sono tratte in linea di massima dal registro dei tipi di veicoli (TARGA) dell'USTRA. Questi dati oggi risultano essere poco chiari poiché alla stessa voce (numero dell'approvazione del tipo) possono essere riuniti svariati modelli con motori e cambi identici. In questo caso in TARGA viene registrato sempre il valore più alto di CO₂ dei modelli. In genere per ogni modello può essere chiesto un numero specifico di approvazione del tipo a prezzo modico (100 franchi se i dati vengono forniti con autocertificazione dall'importatore, 300 franchi se i dati devono essere elaborati dall'USTRA). L'ordinanza prevede perciò la possibilità di tener conto di emissioni di CO₂ in calo per un modello di autovettura con approvazione del tipo nel corso dell'anno di riferimento, anche in assenza di una nuova approvazione del tipo, se l'importatore può provarle. La prova è fornita inviando il relativo certificato di conformità della CE (CoC³) e il numero d'identificazione del veicolo (Vehicle Identification Number, VIN) al quale si riferisce l'emissione di CO₂ più bassa. Questi adeguamenti comunque valgono solo per lo strumento illustrato e non, ad esempio, per l'etichetta Energia delle automobili, che si basa anch'essa sui dati del registro TARGA.

Per veicoli esonerati dall'approvazione del tipo ai sensi dell'articolo 4 dell'ordinanza concernente l'approvazione del tipo di veicoli stradali (OATV⁴), possono essere utilizzati i dati sulle emissioni del CoC. Se non si dispone né di un'approvazione del tipo né di un'approvazione generale CE, la prova relativa al valore delle emissioni di CO₂ può essere fornita analogamente ai documenti riconosciuti per l'immatricolazione di un'automobile (art. 30 dell'ordinanza del 19 giugno 1995⁵ concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali, OETV). Se non è disponibile un simile documento le emissioni determinanti di un'automobile vengono calcolate in base a una formula. Le formule riportate all'allegato 1 dell'ordinanza provengono dal Regolamento (UE) n. 183/2011 e servono a calcolare le emissioni di CO₂ in base al consumo di carburante e al tipo di cambio come funzione del peso a vuoto o del peso a vuoto e della potenza massima del motore. Nel caso di autovetture per le quali né si dispone di dati sulle emissioni né si può applicare la formula del Regolamento UE (ad es. vetture a gas o diesel/ibrido), si applica il valore standard di 300 g CO₂/km.

I valori delle emissioni di CO₂ specifiche possono essere ridotti in caso di innovazioni ecologiche e per motori azionati a gas. Per innovazioni ecologiche si intendono migliorie apportate ad un veicolo grazie alle quali il motore emette meno emissioni di CO₂, ma che a causa di condizioni particolari durante la prova - ad esempio l'apparecchiatura accessoria come i fari o la climatizzazione sono spenti - non corrispondono ai valori di CO₂ comprovati. Alcuni esempi di innovazioni ecologiche sono tetti muniti di cellule solari, dispositivi di recupero del calore del gas di scarico o illuminazioni più efficaci. Analogamente al Regolamento UE, per le innovazioni ecologiche approvate dall'UE, l'ordinanza prevede di

³ Certificate of Conformity, art. 18 della Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (GU L 263/1 del 9.10.2007).

⁴ RS 741.511.

⁵ RS 741.41.



concedere una riduzione corrispondente, a condizione che per l'innovazione ecologica sia chiesta un'approvazione del tipo specifica. La prova dell'innovazione ecologica deve essere fornita in base al CoC.

Per le autovetture con motore a gas le emissioni di CO₂ determinanti possono essere ridotte di una quota percentuale computabile in base alla quantità di biocarburante. L'industria del gas attualmente si impegna ad immettere almeno il 10 per cento di biogas nella rete di stazioni di rifornimento di gas in Svizzera.

3.5 Disposizioni transitorie

Analogamente all'UE, le autovetture con emissioni di CO₂ inferiori a 50 g CO₂/km, vengono valutate più volte per determinare le emissioni medie di CO₂ di un grande importatore per gli anni dal 2012 al 2015. Durante questo periodo il fattore di ponderazione si riduce. La disposizione è intesa come incentivo per tecnologie di propulsione alternative come le auto ibride plug-in e le automobili elettriche.

3.6 Modello di esecuzione

Come già spiegato, l'esecuzione è diversa per i grandi importatori (50 e più veicoli immatricolati per la prima volta in un anno) e per i piccoli importatori (meno di 50 veicoli immatricolati per la prima volta in un anno). Il grafico n. 1 illustra la procedura per i grandi importatori, il n. 2 per i piccoli importatori.

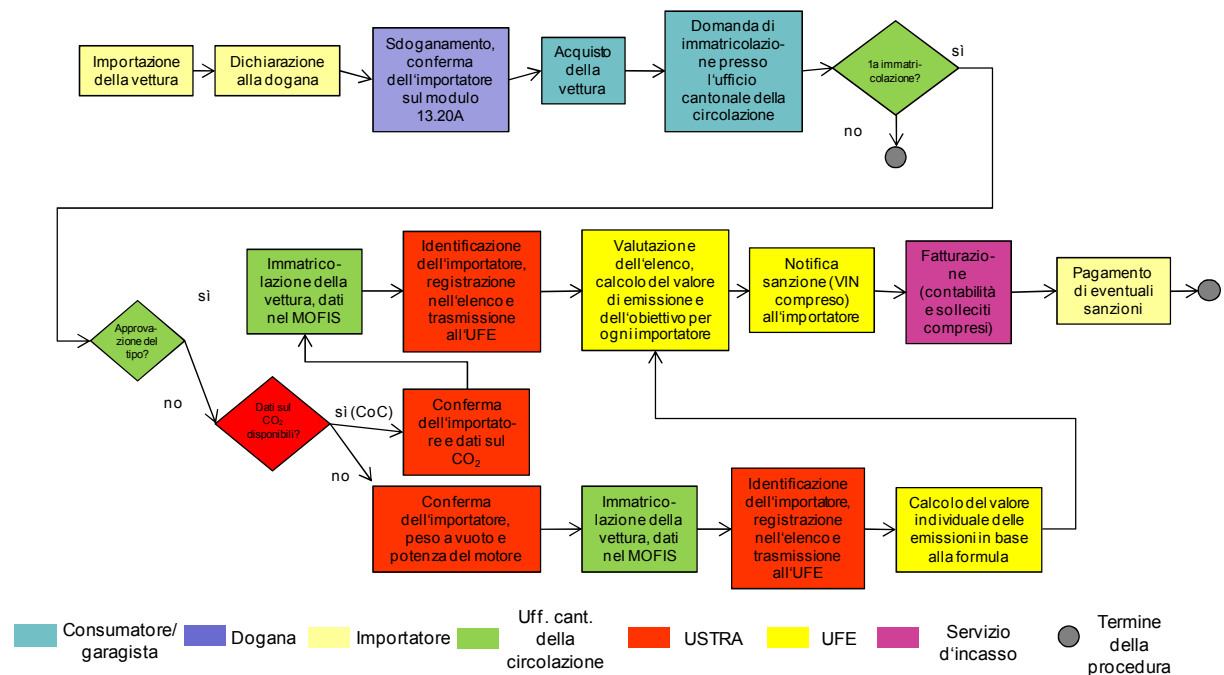


Grafico 1: panoramica della procedura per i grandi importatori.

La Confederazione deve sapere in anticipo chi sono i grandi importatori, che vengono identificati in base al codice del detentore del numero di approvazione del tipo. Per i veicoli con approvazione del tipo la procedura di immatricolazione procede come di consueto. Se non dispone dell'approvazione del tipo, l'importatore deve inoltrare i documenti in anticipo all'USTRA. Per il veicolo in questione l'USTRA inserisce il valore di CO₂ in una lista e conferma il codice dell'importatore sul modulo 13.20 A. Il valore di CO₂ è dedotto dal CoC, da un documento riconosciuto dall'OETV oppure – se non



è disponibile un documento valido – è calcolato in base al peso a vuoto e alla potenza. Alla fine dell'anno i dati MOFIS vengono classificati e valutati per ogni grande importatore. Se il valore auspicato è superato, il grande importatore riceve una fattura per la sanzione dovuta.

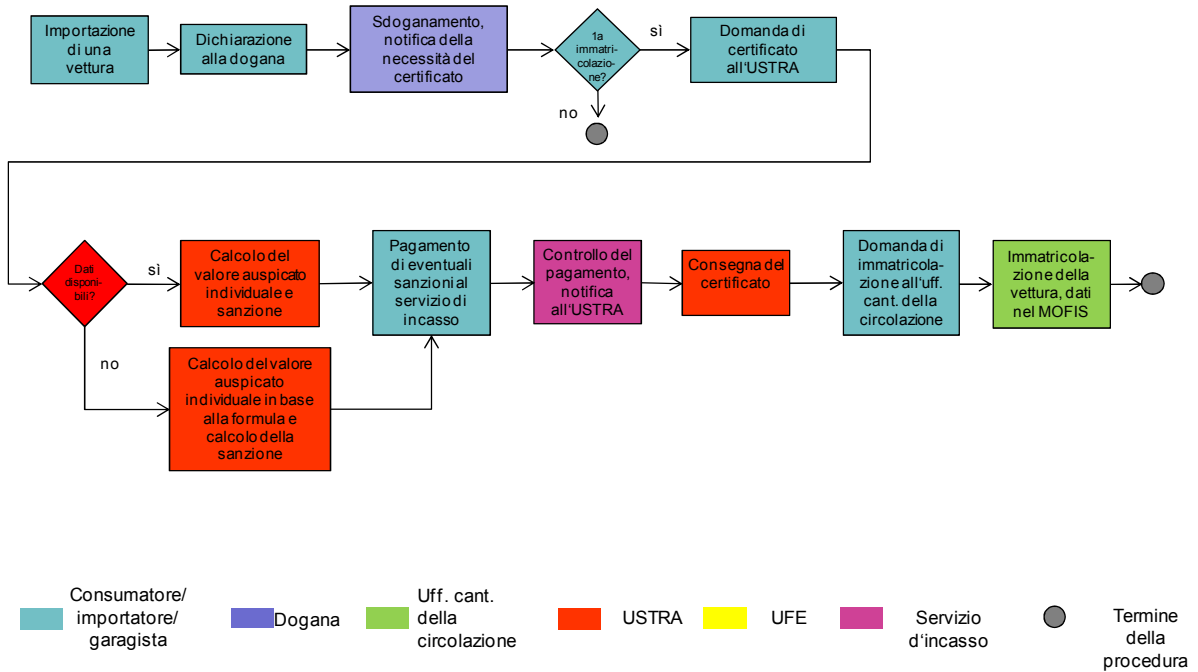


Grafico 2: panoramica della procedura per i piccoli importatori e gli importatori di un singolo veicolo.

Per le autovetture di importatori piccoli e di vetture singole, prima dell'approvazione del tipo deve essere ritirato un certificato presso l'USTRA. A tale scopo l'importatore deve inviare per posta all'USTRA il modulo 13.20 A e le necessarie informazioni relative al veicolo. L'Ufficio calcola il valore auspicato. Se le emissioni di CO₂ effettive superano il valore auspicato, viene calcolata la relativa sanzione che viene trasmessa al servizio d'incasso. Ricevuta la somma dovuta, l'USTRA annota sul modulo 13.20 A che il pagamento è avvenuto e che il veicolo può essere immatricolato. Se le emissioni sono inferiori al valore auspicato, il certificato è emesso direttamente. Al momento dell'immatricolazione, per il piccolo importatore l'ufficio cantonale della circolazione esamina se nel modulo 13.20 A è stato inserito il relativo certificato.

3.7 Scadenze

Il grafico seguente illustra le scadenze valide nell'anno di riferimento, come previste dall'ordinanza:

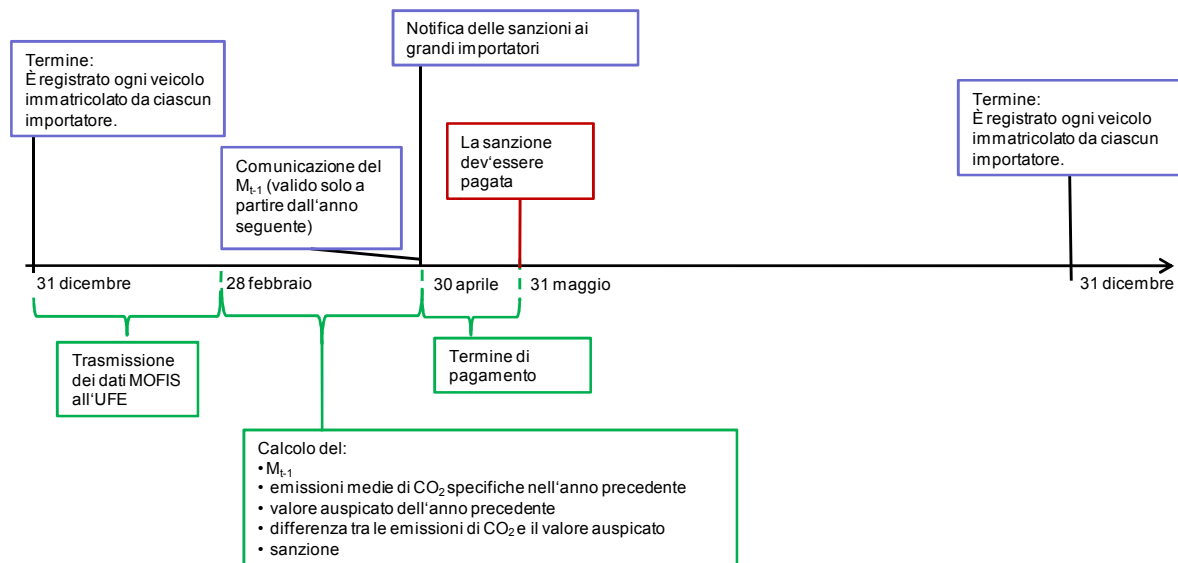


Grafico 3: panoramica delle scadenze procedurali per i grandi importatori.

I dati delle automobili immatricolate per la prima volta per ogni importatore vengono rilevati per il 31 dicembre dal MOFIS. L'USTRA controlla e corregge i dati e li trasmette entro la fine di febbraio all'UFE. Quest'ultimo calcola il peso a vuoto medio delle automobili immatricolate per la prima volta dell'anno precedente (M_{t-1}) e lo pubblica entro la fine di aprile. Il valore M_{t-1} viene utilizzato quale peso medio determinante solo nell'anno successivo. Nell'anno di riferimento corrisponde dunque al valore M_{t-2} . Per motivi di sicurezza d'investimento, tuttavia, agli importatori viene già reso noto. Successivamente l'UFE calcola per ogni grande importatore risp. per ogni raggruppamento le emissioni di CO₂ medie specifiche delle automobili immatricolate, il relativo obiettivo individuale e un'eventuale sanzione, comunicando queste informazioni all'importatore; questi è tenuto a pagare la sanzione entro 30 giorni.

4 Commento ai singoli articoli dell'ordinanza

Art. 1

L'ordinanza applica gli articoli 11d e seguenti della legge sul CO₂, ossia la sezione il cui scopo è ridurre le emissioni di CO₂. L'ordinanza si attiene al Regolamento (CE) n. 443/2009 (GU L 140 del 5 giugno 2009) che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato, finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri.

Art. 2

L'ordinanza si applica alle automobili definite all'articolo 11 capoverso 2 dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)⁶. Analogamente all'UE (allegato II della Direttiva 2007/46/CE) determinate automobili fanno eccezione, in particolare i veicoli blindati e le vetture che, a seguito di una trasformazione, entrano a far parte di un altro tipo, ad esempio le automobili la cui superficie per il carico è stata trasformata in un unico magazzino per pezzi di ricambio o i furgoncini utilizzati soprattutto per il trasporto di materiale di cantiere. Ai sensi dell'articolo 11 capoverso 2 OETV la suddivisione si basa sulle caratteristiche prevalenti.

⁶ RS 741.41.



Se un'automobile viene importata e trasformata in Svizzera in caravan o in uno dei veicoli commerciali succitati, non rientra nel campo di applicazione dell'ordinanza. Ciò vale ad es. quando viene immatricolata provvisoriamente dall'officina per essere poi trasportata e modificata. Secondo la prassi dei Cantoni, un'immatricolazione provvisoria di questo tipo è possibile per un periodo da tre a sei mesi. Dopo questo periodo il veicolo deve essere presentato all'ufficio cantonale della circolazione che stabilisce se è stato assemblato in modo da non rientrare nel campo di applicazione dell'ordinanza o se deve essere immatricolato come una normale automobile della classe M₁, con le eventuali sanzioni del caso. Si rinuncia consapevolmente a fissare un termine per i cambiamenti. È determinante lo stato al momento dell'immatricolazione definitiva.

Art. 3

L'ordinanza si applica alle automobili immatricolate in Svizzera per la prima volta. È decisivo che questa norma non venga aggirata con immatricolazioni fittizie all'estero, perciò le immatricolazioni conseguite all'estero vengono riconosciute solo se rilasciate più di tre mesi (secondo l'alternativa, un anno) prima della dichiarazione doganale. Anche questa disposizione è analoga a quella del diritto comunitario. Non si esige che le automobili restino immatricolate per una *durata* di tre mesi; i relativi controlli nella pratica risulterebbero infatti difficili. È sufficiente la prova che la prima immatricolazione all'estero risalgia a più di tre mesi prima

Le automobili immatricolate nell'enclave doganale di Büsingen, munite di targhe tedesche, non rientrano nel campo di applicazione dell'ordinanza, mentre quelle immatricolate nell'enclave di Samnaun/Sampoira con targa "GR" vi rientrano. La zona rilevanti per l'ordinanza sono pertanto definite in modo analogo all'ordinanza sull'imposizione degli autoveicoli (OIAut)⁷.

Al momento dell'immatricolazione, l'ufficio cantonale della circolazione controlla se il grande importatore, che risulta dal modulo 13.20 A, si assume la responsabilità dell'importazione. Il piccolo importatore è tenuto a pagare un'eventuale sanzione prima dell'immatricolazione. Lo stesso vale per i costruttori di automobili in Svizzera. Poiché in Svizzera vengono costruite solo pochissime automobili, nella fattispecie si tratta sempre di piccoli produttori. Se, contro ogni aspettativa, nei prossimi anni nel nostro Paese venisse avviata una produzione quantitativamente significativa di automobili, occorrerebbe adeguare l'ordinanza. I produttori otterrebbero così lo statuto di "grandi importatori" e perseguirebbero un obiettivo di flotta.

Art. 4

L'ordinanza si applica a chi importa o costruisce automobili che vengono ammesse per la prima volta alla circolazione in Svizzera. In linea di massima, le autovetture di un importatore vengono considerate nell'insieme.

Ci si rivolge pertanto agli importatori di automobili che vengono immatricolate per la prima volta. L'immatricolazione, e non l'importazione, rientra nel campo di applicazione dell'ordinanza e causa un'eventuale sanzione. Di regola l'immatricolazione viene effettuata dall'acquirente o dal venditore dell'automobile. È tuttavia l'importatore a dover pagare la sanzione; ovviamente questi la riverserà sull'acquirente a seconda della situazione sul mercato.

Art. 5, 6 e 7

Chi ogni anno importa 50 o più automobili ammesse alla circolazione per la prima volta in Svizzera viene considerato grande importatore. Questo limite è imposto dalla legge (art. 11g cpv. 2 legge sul CO₂) ed è calcolato in base alle automobili *immatricolate* nell'anno di riferimento determinante. Non è dunque indispensabile che l'importazione avvenga nello stesso anno dell'immatricolazione.

⁷ RS 641.511.



Chi nell'anno precedente ha superato il limite è considerato grande importatore anche se nell'anno di riferimento ha importato meno di 50 automobili immatricolate. Dunque i vantaggi derivanti dall'essere considerato grande importatore non vengono rettificati a posteriori.

La situazione cambia tuttavia nell'anno successivo: il grande importatore deve chiedere di essere considerato tale provvisoriamente. La richiesta viene esaudita se appare probabile che raggiungerà l'obiettivo di 50 autovetture. Lo stesso vale per i nuovi partecipanti al mercato. L'UFE può respingere richieste palesemente abusive. Le disposizioni sono analoghe per i raggruppamenti (art. 8).

Non è previsto un termine preciso per le domande presentate in vista del riconoscimento come grande importatore; le richieste devono però essere inoltrate prima della prima immatricolazione affinché l'automobile possa essere immatricolata nel quadro del regolamento valido per grandi importatori. Tuttavia l'importatore che inizia la sua attività in maggio non può più inoltrare la richiesta.

Il grande importatore provvisorio o il raggruppamento provvisorio che raggiunge l'obiettivo di 50 veicoli immatricolati viene considerato grande importatore. Questi perseguono un obiettivo di flotta e possono quindi compensare automobili con emissioni di CO₂ elevate con automobili caratterizzate da emissioni CO₂ basse. Se non raggiungono il numero di 50 automobili viene emessa a posteriori la fattura per ogni singolo veicolo importato e immatricolato.

Chi non raggiunge il limite di 50 veicoli importati e immatricolati è considerato piccolo importatore e deve computare ogni singola vettura, cioè non ha luogo la compensazione tra automobili con emissioni di CO₂ basse e alte. Inoltre il piccolo importatore deve pagare la sanzione prima che la vettura venga immatricolata.

Art. 8

I piccoli importatori che da soli non arrivano alle 50 autovetture importate e immatricolate traggono vantaggio da una comunione di interessi con altri piccoli importatori.

Tuttavia questo principio non vale solo per i piccoli importatori. Anche per i grandi importatori che non raggiungono i valori auspicati può risultare vantaggioso unirsi ad altri grandi importatori nella stessa situazione. Per ragioni di mercato in questi casi si può contare su versamenti compensativi che premiano chi ha dato prova di grande impegno per raggiungere l'obiettivo CO₂.

Sorge però il pericolo che i concorrenti si scambino dati che permettono loro accordi di tipo cartellistico; per questa ragione l'articolo 8 capoverso 4 dell'avamprogetto prevede che possano essere scambiati solo determinati dati. Il testo di tale disposizione di diritto della concorrenza è riportato anche all'articolo 7 del Regolamento (CE) n. 443/2009.

Art. 9 - 14

Il punto centrale dell'ordinanza è già stato spiegato al capitolo 3.2. L'UE ha fissato valori auspicati speciali per costruttori piccoli e di nicchia (art. 13 cpv. 2). Gli obiettivi in genere sono un po' più vantaggiosi del risultato del calcolo secondo la formula. L'avamprogetto di ordinanza prevede all'articolo 13 capoverso 3 che gli obiettivi dei costruttori piccoli e di nicchia non possono essere compensati con altri valori auspicati: l'importatore ha dunque un interesse a computare questi veicoli separatamente. L'articolo 13 capoverso 4 glielo permette e fissa un termine entro il quale deve darne comunicazione alle autorità.

Le emissioni di CO₂ di un'automobile corrispondono all'approvazione del tipo, necessaria in linea di massima per le automobili di un grande importatore. In caso contrario ogni vettura immatricolata dovrebbe essere esaminata singolarmente.

Mentre alcuni grandi importatori optano per un'approvazione del tipo separata per ogni variante di veicolo, la maggior parte importa diverse varianti con la stessa approvazione del tipo. Inoltre non è raro che alle modifiche e alle migliorie (ad es. in relazione alle emissioni di CO₂) apportate nel corso dell'anno non corrisponda un contemporaneo rinnovo dell'approvazione del tipo. L'articolo 12 dell'avamprogetto permette agli importatori di fornire la prova che le emissioni di CO₂ sono migliorate a partire da un determinato numero d'identificazione del veicolo (VIN, Vehicle Identification Number).



In genere la prova viene fornita con il cosiddetto certificato di conformità CoC (Certificate of Conformity). Le automobili di fabbricazione europea devono averne uno. Anche chi importa privatamente un'automobile dall'UE al momento dell'acquisto riceve un CoC con cui può immatricolare la vettura in Svizzera senza problemi.

La procedura diventa più complessa se l'automobile non è stata prodotta per il mercato europeo e non dispone di un CoC. A tale riguardo l'ordinanza ammette alcuni altri documenti. Se tuttavia mancano anche questi, all'importatore individuale - ed eventualmente anche al raggruppamento di minori dimensioni - non resta altro che determinare le emissioni di CO₂ secondo altri criteri. Appositamente per questi casi di recente l'UE ha fissato nel Regolamento (UE) n. 183/2011, che completa la Direttiva 2007/46/CE (GU L 53 pag. 29 del 26.2.11), delle formule che permettono di determinare approssimativamente le emissioni di CO₂ in base al peso a vuoto e alla potenza del motore. Le formule sono riportate nell'allegato 1. In casi eccezionali, se non è possibile determinare le emissioni di CO₂ neanche ricorrendo alla formula dell'allegato 1, il valore determinato è di 300 g CO₂/km (valore di default).

È prevista una regolamentazione speciale per automobili a gas. Poiché il gas fornito attualmente dalle stazioni di servizio svizzere contiene in parte biogas, verrà determinato un valore per le emissioni di CO₂ più basso di quello che risulterebbe da un calcolo corrispondente. Conformemente all'attuale autoregolamentazione dell'industria del gas, può essere concessa una riduzione del 10 per cento sulle emissioni di CO₂ di un'automobile.

È pure prevista una riduzione per le cosiddette innovazioni ecologiche. L'UE intende esaminare queste innovazioni e riconoscerle quale contributo alla riduzione delle emissioni di CO₂ se danno un risultato positivo. La Svizzera riprenderà in modo analogo questo riconoscimento. Chi importa veicoli con innovazioni ecologiche deve presentare all'UFE il certificato di riconoscimento dell'UE e chiedere prima dell'immatricolazione all'USTRA un'approvazione del tipo specifica per tutte le vetture in questione e per ogni singola innovazione. Altrimenti un controllo non sarebbe possibile.

Art. 15 – 22

La maggior parte delle automobili viene importata dai grandi importatori. Gli articoli da 15 a 22 riguardano quindi soprattutto questa categoria. Per ogni importazione il grande importatore è tenuto a compilare il modulo 13.20 A per ogni singolo veicolo e a confermare con un timbro, o in altro modo, che il veicolo è stato importato a suo nome. L'USTRA disciplinerà la forma esatta e i dettagli in un'istruzione diretta ai Cantoni.

Anche il piccolo importatore riceve un modulo di questo tipo; non dovrà tuttavia timbrarlo, ma pagare semmai una sanzione prima di poter immatricolare la vettura.

Per i grandi importatori la sanzione viene calcolata solo alla fine dell'anno dall'UFE. Questa procedura non si applica solo ai grandi importatori, ma anche ai grandi importatori provvisori e ai raggruppamenti, anche se non raggiungono il numero necessario di veicoli importati e immatricolati. Infatti, solo al termine dell'anno si stabilisce che devono essere considerati piccoli importatori e che il computo avviene a fine anno. Per questo gruppo la fattura si basa sulle singole automobili immatricolate.

La fattura si basa sui dati dell'USTRA. Si prevede di affidare a un servizio federale specializzato l'incasso delle sanzioni. Tuttavia le necessarie decisioni statali restano di competenza dell'UFE. Se la fattura è contestata e il servizio contabile e il debitore non giungono ad un accordo, è l'Ufficio a stabilire l'importo. La sua decisione è impugnabile ai sensi della legge sulla procedura amministrativa (PA)⁸ ed eventualmente della legge sul Tribunale federale (LTF)⁹. Se il piccolo importatore contesta la fattura, la procedura si svolge in modo analogo; tuttavia questi non può immatricolare la vettura fino a quando la situazione non è chiarita. Se la divergenza è di entità modesta, è giustificato autorizzare l'immatricolazione in anticipo.

⁸ RS 172.021.

⁹ RS 173.110.



Se l'importatore non contesta la fattura, ma si limita a non pagare, riceve un sollecito, seguito da un precetto esecutivo. Se invece si oppone, l'UFE emana una decisione in cui rimuove l'opposizione e nel contempo ne autorizza il rigetto. Questa procedura prevista all'articolo 80 LEF¹⁰ si applica anche ad altri ambiti giuridici (canoni radiotelevisivi, casse malati ecc.).

Art. 23 e 24

Queste due disposizioni hanno lo scopo di mantenere basse le perdite della Confederazione e impedire abusi. In particolare occorre tenere il più basso possibile il numero di grandi importatori provvisori per evitare che alla fine dell'anno risultino insolventi, quando si tratta di pagare la tassa. Per questo motivo chi provvisoriamente viene considerato grande importatore deve versare un acconto ogni tre mesi in base alle vetture effettivamente immatricolate. Ciò può rendere necessario un rimborso integrale o parziale dell'acconto alla fine dell'anno.

Se il rischio di perdite aumenta ulteriormente perché un grande importatore è in ritardo con i pagamenti, l'UFE può addirittura esigere che a partire da una determinata data contabilizzi come un piccolo importatore, cioè per ogni singola vettura immatricolata. Tuttavia ciò non lo rende piccolo importatore e il valore auspicato determinante non cambia: continua ad essere calcolato in base al peso a vuoto medio del parco veicoli immatricolato, così come le emissioni di CO₂ vengono misurate in base alla media delle automobili messe in circolazione.

Art. 25 e 26

I proventi delle sanzioni sono ridistribuiti alla popolazione dopo deduzione del dispendio delle autorità. Esperienze corrispondenti sono state fatte con la COV, il cui rimborso alleggerisce un poco le fatture annue delle casse malati.

Art. 27

Ai sensi dell'articolo 11d della legge, a partire dal 2016 il Consiglio federale è tenuto a presentare un rapporto all'Assemblea federale. Il compito è delegato al Dipartimento competente.

Art. 28

Le automobili con emissioni di CO₂ particolarmente basse vengono trattate in modo speciale durante un periodo di transizione. Se le importano, i grandi importatori le possono computare più volte nel calcolo della media delle emissioni di CO₂ del proprio parco vetture. In questo modo può essere raggiunto più agevolmente l'obiettivo.

Art. 29 e 30

Contrariamente alle intenzioni iniziali, l'ordinanza non può entrare in vigore il 1° gennaio 2012. Affinché possa entrare in vigore il 1° luglio, devono venire corretti i calcoli annuali nonché adeguate le disposizioni che contemplano delle scadenze per l'inoltro delle richieste.

5 Ripercussioni

Le ripercussioni della revisione parziale della legge sul CO₂ sono descritte dettagliatamente nell'iniziativa popolare «Per veicoli a misura d'uomo»¹¹. Qui di seguito ci si sofferma pertanto solo sui punti essenziali e sulle ripercussioni concrete dell'esecuzione.

¹⁰ RS 281.1.

¹¹ FF 2010 855.



5.1 Per la Confederazione

Ripercussioni finanziarie

Le ripercussioni finanziarie per la Confederazione risultano sia dall'esecuzione sia dalla riduzione dei proventi dall'imposta sugli oli minerali e dall'imposta sul valore aggiunto. Il messaggio sull'iniziativa descrive dettagliatamente quest'ultimo punto. Spese "una tantum" risultano da un adeguamento tecnico del registro MOFIS (200 000 franchi) e dall'onere iniziale legato alla comunicazione, alla formazione, all'organizzazione di conferenze ecc. (200 000 franchi). Ad eccezione dei costi di personale elencati qui di seguito, non si prevedono spese ricorrenti.

Secondo le stime degli esperti, in ragione del progresso tecnologico legato a questa misura le sanzioni continueranno a diminuire nei prossimi anni (vedi il punto 5.3). Se una volta detratte le spese di esecuzione dovesse risultare un'eccedenza, questa è distribuita alla popolazione conformemente al modello COV¹². I costi amministrativi possono essere coperti con i proventi delle sanzioni.

Ripercussioni in termini di personale

L'Amministrazione federale dovrà svolgere nuovi compiti. Il coordinamento dell'esecuzione e della comunicazione sarà compito dell'UFE. L'USTRA si occuperà dei dati necessari, del loro rilevamento e della garanzia della qualità.

Nuovi compiti dell'UFE:

- tenere un elenco dei grandi importatori,
- determinare il valore auspicato per i grandi importatori e le eventuali sanzioni,
- emettere eventuali decisioni e seguire le procedure penali e di ricorso,
- comunicare con i media, gli ambienti politici e la popolazione,
- curare l'armonizzazione con l'UE,
- presentare rapporti al Parlamento e al pubblico.

Compiti nuovi o più ampi saranno affidati all'USTRA:

- emettere certificati per i piccoli importatori,
- trattare con i grandi importatori che non dispongono di un'approvazione del tipo,
- emettere approvazioni del tipo supplementari, integrare le innovazioni ecologiche,
- adeguare modifiche del valore del CO₂ sulle approvazioni del tipo esistenti,
- svolgere controlli supplementari dei dati,
- emettere estratti di dati (trimestrali o alla fine dell'anno di riferimento).

Si prevede di affidare la riscossione di eventuali sanzioni dovute dai grandi importatori e la riscossione presso i piccoli importatori a un servizio specializzato all'interno dell'Amministrazione federale. Secondo le stime, i costi di personale supplementari (incl. l'onere del servizio d'incasso) ammontano a 1,5 milioni di franchi all'anno¹³ ripartiti tra otto posti in più.

5.2 Per i Cantoni

Nei primi tempi, gli uffici della circolazione cantonali avranno un dispendio supplementare per garantire l'attuazione delle disposizioni. Il personale addetto all'immatricolazione dovrà essere formato per le seguenti attività:

¹² Cfr. art. 23 dell'ordinanza del 12 novembre 1997 relativa alla tassa d'incentivazione sui composti organici volatili (OCOV; RS 814.018).

¹³ Costi salariali e costi dei posti di lavoro secondo AFF/DFC e UFPER, 2011.



- identificare l'importatore sulla base del codice del detentore dell'approvazione del tipo. Questo passo è particolarmente importante nei casi in cui sotto un numero di approvazione del tipo sono registrati più importatori.
- Per i piccoli importatori, esaminare se è stato presentato il certificato dell'USTRA.
- Rifiutare l'immatricolazione se la documentazione non è completa.

Eventualmente vi si aggiungono prove di plausibilità aggiuntive nei sistemi EED cantonali. È probabile che queste fasi supplementari del processo potranno essere svolte dai Cantoni senza l'impiego di nuovo personale e senza ritardi nell'immatricolazione.

5.3 Sull'economia

Le conseguenze per l'economia sono spiegate in modo particolareggiato nel messaggio sull'iniziativa contro i fuoristrada. Per questo motivo, in questa sede ci si sofferma soprattutto sul mercato automobilistico.

Sul mercato automobilistico

La definizione di un valore auspicato per le emissioni delle automobili avrà come conseguenza una variazione della composizione del parco auto svizzero. Per effetto del sistema di incentivi aumenterà la percentuale delle automobili meno inquinanti e ad elevata efficienza energetica, a fronte di un calo di quelle a bassa efficienza energetica e altamente inquinanti. Il valore auspicato delle emissioni non cambierà il numero di automobili vendute in Svizzera. Neanche il relativo fatturato cambierà di molto poiché la tecnologia ha il suo prezzo. Tuttavia il valore auspicato delle emissioni potrà influire sulla strutturazione dei prezzi tra vetture grandi con motori potenti e vetture leggere e funzionali, e sui relativi margini di profitto. Non sono attesi cambiamenti per i garage né per le principali imprese subfornitrici svizzere, orientate esclusivamente alle esportazioni.

Sugli importatori

Per gli importatori, l'attuazione della legge sul CO₂ comporta un rincaro delle automobili nel caso in cui la media del parco auto superi l'obiettivo prefissato. Inoltre, la necessità di effettuare un pronostico delle sanzioni genera costi, seppur esigui. Le sanzioni sono ad ogni modo rimosse solamente quando le emissioni medie di CO₂ delle automobili di un importatore o raggruppamento, immatricolate per la prima volta, superano l'obiettivo individuale. Il modello delle sanzioni non impedisce le importazioni dirette private o industriali. Non è tuttavia escluso che penalizzi leggermente i piccoli importatori, se questi importano veicoli ad elevate emissioni di CO₂, che non possono essere compensati con veicoli che emettono poche emissioni. Le seguenti misure compensano questo svantaggio: in primo luogo esiste la possibilità per i piccoli importatori di costituire raggruppamenti, in modo che l'obiettivo individuale corrisponda alla media del parco auto del raggruppamento; secondariamente, l'obiettivo individuale per il singolo veicolo viene determinato in base al peso; infine, nella fase transitoria che va dal 2012 al 2014 (compreso), la sanzione è moltiplicata con percentuali del parco auto determinanti per il calcolo di eventuali sanzioni per grandi importatori (ad es. nel 2012 con il 65 %).

In un'analisi del Politecnico federale di Zurigo e della ditta Ernst Basler + Partner¹⁴ è stata stimata l'entità delle eventuali sanzioni. Supponendo che non vengano costituiti raggruppamenti, la sanzione complessiva da pagare tra il 2012 e il 2015 oscilla tra i 70 e i 120 milioni di franchi. Se invece gli importatori si riuniscono in raggruppamenti, la sanzione sarà inferiore.

Nel caso dei grandi importatori si aggiunge un costo per la compilazione di approvazioni del tipo supplementari per poter registrare modelli con emissioni di CO₂ inferiori. Già oggi singoli importatori chie-

¹⁴ Ufficio federale dell'energia (2010): Übernahme des EU-Ziels 130 g CO₂/km in der Schweiz: Konkretisierung des bundesrätlichen Vorschlags, estratto.



dono per ogni modello un numero di approvazione del tipo a parte. Per gli importatori che attualmente riuniscono vari modelli sotto poche approvazioni del tipo, il dispendio sarà maggiore. Per compilare un'approvazione del tipo in base a un'autocertificazione, al momento l'USTRA preleva una tassa di 100 franchi.

Sui consumatori

Non è possibile prevedere in anticipo come gli importatori influenzeranno la loro rete di distribuzione e la loro offerta di modelli. Si può ipotizzare che i rivenditori o gli importatori compenseranno le potenziali sanzioni e agevolazioni tra i diversi modelli di automobili. Probabilmente, mediante sistemi bonus-malus interni, le automobili con elevate emissioni specifiche di CO₂ diventeranno più care, mentre quelle con minori emissioni meno costose.

Acquistando automobili a maggiore efficienza energetica i consumatori risparmiano carburante. Nel periodo 2012–2020 il risparmio annuo sarà in media di 770 milioni di franchi¹⁵.

6 Rapporto con il diritto internazionale

Il messaggio relativo all'iniziativa popolare «Per veicoli a misura d'uomo» tratta in modo particolareggiato il rapporto tra la modifica del diritto svizzero e il diritto internazionale.

Per questa ragione, qui di seguito sono messi in luce i contenuti dell'ordinanza nel quadro generale del diritto europeo. La presente ordinanza verrà resa nota all'OMC e all'UE (EFTA-notification); dato che le disposizioni europee sono state ampiamente riprese, non si prevedono opposizioni.

L'UE ha fissato le disposizioni per la determinazione delle norme sulle emissioni per nuove automobili nel Regolamento 443/2009/CE pubblicato il 23 aprile 2009. Le disposizioni della legge svizzera sul CO₂ e quelle della presente ordinanza corrispondono in larga misura quelle dell'UE. Sono state decise deroghe dalle disposizioni comunitarie laddove non era possibile fare altrimenti a causa delle particolarità del mercato automobilistico svizzero. Il campo di applicazione, l'obiettivo individuale, le eccezioni per i costruttori piccoli e di nicchia, la ripetuta ponderazione limitata nel tempo di automobili con emissioni particolarmente ridotte, le condizioni per i raggruppamenti, l'entità delle sanzioni e le condizioni di computo delle innovazioni ecologiche sono state ampiamente riprese dall'UE. Le deroghe più importanti sono riportate qui di seguito:

- Nell'UE il responsabile del rispetto dell'obiettivo individuale e del pagamento della sanzione è il costruttore. Perciò le automobili importate direttamente di marche che non hanno un rappresentante ufficiale nell'UE non rientrano nel modello sanzionatorio. Poiché la Svizzera non costruisce automobili, le disposizioni si applicano all'importatore. Se il valore auspicato non è raggiunto, l'importatore è tenuto a versare la sanzione.
- Rispetto all'UE, in Svizzera le importazioni parallele e dirette sono importanti: nel 2010 i veicoli immatricolati per la prima volta hanno raggiunto la quota dell'1,5 per cento (cioè 4 374 automobili) rispettivamente del 3,1 per cento (cioè 9 232 automobili). Per questo tipo di veicoli non si vuole creare una scappatoia perciò rientrano nel modello sanzionatorio. Per limitare il lavoro di attuazione dovuto ai numerosi importatori diretti, è stato necessario distinguere tra grandi e piccoli importatori. L'UFE tiene un elenco dei grandi importatori e i veicoli vengono contabilizzati alla fine di ogni anno di riferimento. I piccoli importatori devono pagare un'eventuale sanzione per ogni vettura prima della sua immatricolazione.

¹⁵ Calcolato a partire dai dati seguenti: nel 2012–2020 risparmio medio di carburante di 432 milioni di litri, quota di diesel media del 31,5 per cento, prezzo medio del carburante nella prima metà del 2011 di 1,74 franchi al litro per la benzina e di 1,86 franchi al litro per il diesel.



- L'UE prevede una riduzione delle emissioni specifiche di CO₂ computabili per automobili che possono essere azionate da una miscela di benzina con un contenuto di bioetanolo dell'85 per cento (E85). Questa riduzione è presa in considerazione solo se almeno il 30 per cento delle stazioni di servizio vendono questo carburante alternativo nello Stato membro in cui è immatricolato il veicolo. Poiché in Svizzera le stazioni di servizio che vendono l'E85 sono solo 50, e anche in futuro non sarà possibile raggiungere una quota del 30 per cento, si è rinunciato a riprendere questa disposizione. In Svizzera l'E85 viene incentivato con l'emanazione dell'imposta sugli oli minerali nel rispetto di criteri ecologici e sociali.
- Nell'esecuzione l'UE si basa sui dati relativi al CO₂ riportati nel certificato di conformità comunitario (CoC). I sistemi svizzeri di dati sui veicoli (TARGA e MOFIS) attualmente non sono predisposti per accogliere i dati dei CoC e fino all'entrata in vigore della presente ordinanza non potranno essere adeguati. Per questa ragione, quali dati determinanti per le emissioni vengono utilizzati i valori di CO₂ registrati nelle approvazioni svizzere del tipo. Tuttavia a medio termine si prevede di adeguare i sistemi di informazione. Per automobili esenti dall'approvazione del tipo e come prova della riduzione di emissioni di CO₂ avvenuta nel corso dell'anno, è comunque possibile utilizzare i dati del CoC.
- Il peso a vuoto medio si calcola nell'UE con il peso medio delle automobili immatricolate in tutta l'UE per tre anni e viene adeguato ogni tre anni. In Svizzera si parte dal presupposto che il peso medio del parco di automobili nuove diminuirà. In tali condizioni, il peso medio registrato solo ogni tre anni darebbe come risultato un valore auspicato nettamente inferiore a 130 g/km nel 2015. Un peso medio adattato a intervalli regolari illustra meglio la curva del peso. Al fine di fornire agli importatori una maggiore sicurezza d'investimento, il peso a vuoto medio determinante corrisponde a quello dei veicoli immatricolati per la prima volta due anni prima dell'anno di riferimento (M_{t-2}).